|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska *zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowego zakresu i sposobu sporządzania audytu efektywności energetycznej oraz metod obliczania oszczędności energii***Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Klimatu i Środowiska**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu** Jacek Ozdoba, Sekretarz Stanu**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Piotr Sprzączak - Dyrektor Departamentu Ciepłownictwapiotr.sprzaczak@klimat.gov.plEwa Kossak - Naczelnik Wydziału, Departament Ciepłownictwa ewa.kossak@klimat.gov.pl | **Data sporządzenia**11.10.2021**Źródło:**art. 29 ustawy z dnia 20 maja 2016 r. *o efektywności energetycznej* (Dz. U. z 2021 r. poz. 468 i 868)**Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Klimatu i Środowiska**632 |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| Ustawa z dnia 20 maja 2016 r. *o efektywności energetycznej (dalej: „ustawa*”), po zmianach wprowadzonych ustawą z dnia 20 kwietnia 2021 r. *o zmianie ustawy o efektywności energetycznej oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. z 2021 r. poz. 468), poszerza katalog podmiotów objętych systemem świadectw efektywności energetycznej o przedsiębiorstwa paliwowe wprowadzające paliwa ciekłe do obrotu. Obowiązujący system świadectw efektywności energetycznej okazał się niewystarczający w zakresie wypełnienia wyznaczonego celu, stąd pojawiła się konieczność objęcia systemem większej liczby podmiotów. Celem, który powinien zostać osiągnięty w sektorze paliw ciekłych jest realizowanie przedsięwzięć służących poprawie efektywności energetycznej, dzięki którym możliwe będzie osiągniecie wymaganego dyrektywą 2018/2002/UE poziomu oszczędności energii. Przedsięwzięcia służące poprawie efektywności energetycznej realizowane przez podmioty paliwowe mogą dotyczyć zarówno obszaru transportu, jak również innych obszarów końcowego zużycia energii, zgodnie z zakresem wskazanym w ustawie. Obowiązek oszczędności energii może też być spełniony w drodze umarzania białych certyfikatów.Projekt rozporządzenia ma na celu wprowadzenie zapisów dostosowujących treść istniejącego rozporządzenia wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w art. 29 ustawy z dnia 20 maja 2016 r. *o efektywności energetycznej* do zmian wprowadzonych ustawą z dnia 20 kwietnia 2021 r. *o zmianie ustawy o efektywności energetycznej oraz niektórych innych ustaw*. |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**
 |
| Projekt rozporządzenia określa: sposoby realizacji przez podmioty paliwowe obowiązku efektywnościowego wprowadzonego w ustawie z dnia 20 kwietnia 2021 r. *o zmianie ustawy o efektywności energetycznej oraz niektórych innych ustaw*; uaktualniony sposób określenia ilości zaoszczędzonej energii pierwotnej; współczynniki nakładu nieodnawialnej energii pierwotnej dla wodoru oraz gazu ziemnego, dostarczanego do odbiorcy końcowego z sieci gazowej.Podmioty paliwowe będą realizowały swój obowiązek w zakresie efektywności energetycznej między innymi przez realizację przedsięwzięć służących poprawie efektywności energetycznej. Dla tych przedsięwzięć w sektorze transportu przedstawiono w projekcie rozporządzenia metody obliczania oszczędności energii finalnej wynikające z realizacji tych przedsięwzięć. Dla większości przedsięwzięć opisano metodę bilansową a dla wybranych do obliczania oszczędności energii finalnej zaproponowano metody uproszczone.Projektowane rozwiązania pozwolą na pełne uczestnictwo wszystkich podmiotów zobowiązanych w systemie świadectw efektywności energetycznej (białych certyfikatów). Dla przedsięwzięć, dla których zaproponowano metody uproszczone obliczania oszczędności energii finalnej projektowane rozwiązania przyczynią się do skrócenia czasu potrzebnego na weryfikację takich audytów efektywności energetycznej, co oznacza usprawnienie procesu wydawania świadectw efektywności energetycznej.W polskim porządku prawnym nie istnieją podobne rozwiązania, w związku z tym cele projektu zostaną osiągnięte przez nowelizację przedmiotowego rozporządzenia. |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
| Państwa UE przyjęły różnorodne środki mające na celu realizację obowiązku ograniczania zużycia energii. System „białych certyfikatów” nie jest powszechnie stosowany w krajach Unii Europejskiej. Pierwszy system pojawił się w Wielkiej Brytanii, a następnie we Włoszech i Francji. Wszędzie jednak systemy oparte na nałożeniu obowiązku oszczędzania energii przyniosły spodziewane oszczędności.Państwa UE przyjęły różnorodne środki mające na celu realizację obowiązku ograniczania zużycia energii. Przedsięwzięcia służące poprawie efektywności energetycznej związane z transportem są obecne m.in. we Francji, Austrii, Niemczech, Holandii, Włoszech. W wymienionych państwach udział sektora transportu w systemie zobowiązującym do efektywności energetycznej odbywa się przez:- programy dotacyjne,- zachęty podatkowe,- systemy związane z certyfikacją oszczędności energii.**Francja**System świadectw oszczędności energii (fr. Certificats d'Economie d'Energie, w skrócie CEE) został wprowadzony przez ustawę energetyczną z dnia 13.07.2005 r. i jest jednym z głównych narzędzi polityki kontroli zapotrzebowania na energię we Francji. Podstawowym celem jest osiągnięcie oszczędności energii w budownictwie, przemyśle, rolnictwie i transporcie oraz spełnienie zobowiązania Francji, w ramach Unii Europejskiej, w zakresie efektywności energetycznej. Certyfikaty CEE są przyznawane podmiotom zobowiązanym, a także innym, za podejmowanie działań przynoszących oszczędność energii. Ponieważ CEE są zbywalne, podmioty zobowiązane mogą kupować je od innych, w ten sposób wspierając finansowo realizowane przedsięwzięcia zwiększające efektywność energetyczną. Mogą także uzyskiwać certyfikaty wnosząc wkład finansowy do określonych programów wsparcia. Aby ułatwić podejmowanie działań mających na celu oszczędność energii, sporządzono katalog przeszło 200 standardowych przedsięwzięć w podziale na sektory (mieszkaniowy, usługowy, przemysłowy, rolniczy, transportowy). Dla każdego przedsięwzięcia opracowano specjalną kartę, w której określono m.in. zryczałtowaną wielkość skumulowanej oszczędności energii końcowej lub sposób jej obliczenia, a także główne informacje o zakresie danego działania. Zostały one przygotowane przez sektorowe grupy robocze Stowarzyszenia Technicznego Środowiska Energetycznego (ATEE) w porozumieniu ze specjalistami z zainteresowanych sektorów i we współpracy z Francuską Agencją ds. Przemian Ekologicznych (ADEME) i są publikowane po zatwierdzeniu przez Dyrekcję Generalną ds. Energii i Klimatu (DGEC). Dla sektora transportu sporządzono karty dla 32 przedsięwzięć wymienionych poniżej:* TRA-EQ-101 – TRA-EQ-101/A2: Jednostka intermodalnego transportu towarowego dla przewozu kolejowo-drogowego;
* TRA-EQ-103 – TRA-EQ-103/A2: Telematyka pokładowa do monitorowania jazdy pojazdu;
* TRA-EQ-104 – TRA-EQ-104 /A2: Energooszczędny środek smarny do lekkich pojazdów;
* TRA-EQ-106 – TRA-EQ-106/A2: Opony do lekkich pojazdów samochodowych o niskim oporze toczenia;
* TRA-EQ-107 – TRA-EQ-107/A2: Jednostka intermodalnego transportu towarowego dla przewozu rzeczno-drogowego;
* TRA-EQ-108 – TRA-EQ-108/A2: Wagon kolejowy (do 31.03.2020);
* TRA-EQ-109 – TRA-EQ-109/A2: Barka rzeczna;
* TRA-EQ-110 – TRA-EQ-110/A2: Samobieżna łódź rzeczna;
* TRA-EQ-111 – TRA-EQ-111/A2: Autonomiczna jednostka chłodnicza o wysokiej efektywności energetycznej do samochodów ciężarowych, naczep, przyczep i chłodni mobilnych;
* TRA-EQ-113 – TRA-EQ-113/A2: Smar energooszczędny dla pojazdów przewożących osoby i towary;
* TRA-EQ-114 – TRA-EQ-114/A2: Wymiana pojazdów na nowe sprawne pojazdy we flocie profesjonalnej;
* TRA-EQ-115 – TRA-EQ-115/A2: Zoptymalizowany pojazd do transportu towarów;
* TRA-EQ-117 – TRA-EQ-117/A2: Wymiana pojazdów na nowe sprawne pojazdy we flocie indywidualnej lub grupowej;
* TRA-EQ-118 – TRA-EQ-118/A2: Energooszczędny środek smarny do połowów komercyjnych (profesjonalnych);
* TRA-EQ-119 – TRA-EQ-119/A2: Optymalizacja procesu spalania i właściwości silników Diesla;
* TRA-EQ-120 – TRA-EQ-120/A2: Śruba napędowa z dyszą na jednostce transportu rzecznego
* TRA-EQ-121: Rower wspomagany elektrycznie;
* TRA-EQ-122 – TRA-EQ-122/A2: "Stop & Start" dla nowych maszyn/pojazdów samojezdnych nieporuszających się po drogach;
* TRA-EQ-123: Symulator jazdy;
* TRA-EQ-124 – TRA-EQ-124/A2: Podłączenie elektryczne statków i łodzi na nabrzeżu;
* TRA-SE-101 – TRA-SE-101/A2: Szkolenie kierowcy pojazdu transportu ciężarowego z ekonomicznej jazdy;
* TRA-SE-102 – TRA-SE-102/A2: Szkolenie kierowcy pojazdu lekkiego z ekonomicznej jazdy;
* TRA-SE-104 – TRA-SE-104 / A2: Stacja pompowania opon;
* TRA-SE-105 - TRA-SE-105/A2: Regeneracja opon;
* TRA-SE-106 – TRA-SE-106/A2: Pomiar i optymalizacja zużycia paliwa rzecznej jednostki transportu opon;
* TRA-SE-107 – TRA-SE-107/A2: Czyszczenie i konserwacja kadłuba jednostki transportu rzecznego;
* TRA-SE-108 – TRA-SE-108/A2: Outsourcing zarządzania całością stacji pneumatycznych (pojazdy do transportu towarów);
* TRA-SE-109 – TRA-SE-109/A2: Outsourcing zarządzania całością stacji pneumatycznych (pojazdy do transportu osób);
* TRA-SE-110 – TRA-SE-110/A2: Optymalizacja zarządzania całością stacji pneumatycznych (pojazdy do transportu towarów);
* TRA-SE-111 – TRA-SE-111/A2: Optymalizacja zarządzania całością stacji pneumatycznych (pojazdy do transportu osób);
* TRA-SE-112 – TRA-SE-112/A2: Usługa udostępniania samochodów w pętli;
* TRA-SE-113 – TRA-SE-113/A2: Monitorowanie zużycia paliwa dzięki prywatnym kartom.

W karcie TRA-EQ-117 – TRA-EQ-117/A2: Wymiana pojazdów na nowe sprawne pojazdy we flocie indywidualnej lub grupowej zamieszczono m.in. następujące informacje:1. Obszar zastosowaniaPojazdy kategorii M1 zgodnie z artykułem R311-1 kodeksu drogowego.2. Nazwa przedsięwzięcia Wymiana pojazdów na nowe sprawne pojazdy.3. Warunki wydawania certyfikatów* Kwalifikuje się każdy nowy pojazd o poziomie emisji poniżej 116 gCO2/km. Emisje CO2 są wskazane w dowodzie rejestracyjnym pojazdu;
* Beneficjentem może być osoba fizyczna lub społeczność;
* Dowodem realizacji jest faktura zakupu lub umowa najmu pojazdu, w której wskazano czy pojazd jest nowy, jego numer rejestracyjny lub numer identyfikacyjny;
* W przypadku najmu czas trwania umowy powinien wynosić 24 miesiące lub dłużej.

4. Żywotność 8 lat.Do obliczenia ilości certyfikatów przysługujących za realizację tego przedsięwzięcia podano następujący wzór:340 x (116 – E) x Ngdzie:340 – współczynnik oszczędności energii końcowej [kWh Cumac];E – średnia emisji CO2 pojazdów nabytych lub wydzierżawionych w ramach działania [gCO2/km];N – liczba pojazdów.Z informacji zamieszczonych w karcie przedsięwzięcia wynika, że możliwa jest tylko wymiana na pojazdy o emisji CO2 mniejszej niż 116 gCO2/km. Określony w karcie współczynnik oszczędności energii wynoszący 340 zawiera w sobie ilość oszczędności energii przypadającą na jednostkę zmniejszenia emisji CO2 przez pojazd zastępczy (wyrażonej w gCO2/km) w okresie jego eksploatacji oraz z uwzględnieniem zmiany wartości zaoszczędzonej energii w czasie.W karcie przedstawiono także przykład obliczeń:Dla 10 pojazdów nabytych ze średnią emisją 100 gCO2/km, całkowita ilość skumulowanej oszczędności energii końcowej została obliczona w następujący sposób: 340 x (116-100) x 10 = 54 400 kWh cumac.Należy zauważyć, że przytoczona metodyka obliczeń oszczedności energii wraz z innymi, wchodzącymi w skład całego katalogu znormalizowanych przedsięwzięć, została zrewidowana po raz ostatni w 2014 roku i nie uwzględnia ona aktualnie obowiązującej dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej ani zalecenia Komisji z dnia 25 września 2019 dotyczącego transpozycji obowiązków oszczędności energii na podstawie tej dyrektywy.**Austria**Austriacka ustawa o efektywności energetycznej określa sposoby oceny wpływu środków poprawy efektywności energetycznej na zużycie energii. Zastosowanie mają wskazane w Rozporządzeniu w sprawie efektywności energetycznej (EERV) metody obliczania oszczędności energii dla przedsięwzięć poprawiających efektywność energetyczną, obejmujące różne sektory. W części poświęconej sektorowi transportu ujęto 8 przedsięwzięć, w tym działanie polegające na wymianie pojazdów klasy M1 (samochody osobowe) lub N1 (lekkie pojazdy dostawcze) na nowe pojazdy tego samego typu. Sposób obliczania rocznej oszczędności energii określono za pomocą wzoru: EEges = n·(eevRef – eevEff) ·FL·rb·so·czgdzie:EEges – oszczędność energii końcowej [kWh/r]n – liczba nowych pojazdów [-]eevRef – zużycie referencyjne pojazdu wzorcowego [kWh/100km]eevEff – zużycie energii nowego pojazdu [kWh/100km]FL – średni roczny przebieg [100km/r]rb – efekt odbicia, wzrost zużycia energii ze względu na niższe koszty usługi energetycznej [-]so – efekt rozlania = efekt mnożnikowy [-]cz – dopłata za bezpieczeństwo/rabat [=1]W opisie metodyki uwzględniono 2 przypadki: wymiana na nowy pojazd z jednoczesnym zezłomowaniem starego pojazdu i wymiana bez złomowania starego pojazdu. Wyjaśniono, że złomowanie wymienianych pojazdów prowadzi do odmłodzenia floty samochodów co z kolei przekłada się na obniżenie średniego zużycia energii. Wyznaczono jednocześnie stałe wartości eevRef jakie należy przyjmować do obliczeń w zależności od przypadku. W sytuacji wymiany bez złomowania należy przyjąć 54,7 kWh/100 km, a z zezłomowaniem 66,0 kWh/100 km. Wartości te określa Federalne Ministerstwo Rolnictwa, Leśnictwa, Środowiska i Gospodarki Wodnej na podstawie przeprowadzanego corocznnie monitoringu emisji CO2 nowo zarejestrowanych pojazdów. W przypadku samochodów nowo zarejestrowanych w Austrii w 2012 r. średnia emisja CO2 dla pojazdów z silnikiem Diesla wyniosła 138 gCO2/km, a dla samochodów benzynowych 134 gCO2/km. Następnie na podstawie liczby zarejestrowanych pojazdów dla obu rodzajów napędu wyznaczono średnią ważoną wynoszącą 136 gCO2/km (we Francji przyjęto wartość bazową 116 gCO2/km).Do określenia długości żywotności środka transportu przyjęto wartość, wg Federalnej Agencji Środowiska, wynoszącą 10 lat. W przypadku pojazdów prywatnych należy przyjąć przebieg roczny wynoszący 14 000 km, a w przypadku pojazdów firmowych przebieg rzeczywisty. W metodzie podano także współczynniki przeliczeniowe dla oleju napędowego oraz benzyny przedstawione w poniższej tabeli.Tabela 4 Współczynniki przeliczeniowe dla paliw

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Rodzaj paliwa | Gęstość[ kg/l ] | Wartość opałowa[ kWh/kg ] | Współczynnik konwersji[ kWh/l ] |
| olej napędowy | 0,8374 | 11,83 | 9,91 |
| benzyna | 0,7469 | 11,67 | 8,72 |

Do obliczeń należy przyjąć także współczynniki odnoszące się do efektu odbicia (rb) i efektu rozlania (so). „Ponieważ klauzula odbicia została usunięta wraz z publikacją dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej, „rb” i „so” w formule oceny są mierzone współczynnikiem 1 (Federalne Ministerstwo Nauki, Badań Naukowych i Gospodarki, 2017)”.W przypadku wymiany pojazdu, z jednoczesnym jego zezłomowaniem, na pojazd z emisją wynoszącą 100 gCO2/km (pojazd zastępczy z przykładu francuskiego), czyli zużyciem energii wynoszącym 37,9 kWh/100 km, wartość średniorocznej oszczędności energii obliczona za pomocą wskazanego w metodyce wzoru wyniosłaby: EEges = 1·(54,7 – 37,9) ·140·1·1·1 = 2 352 [kWh/r].Należy zauważyć, że przytoczona metodyka obliczeń oszczedności energii przedstawiona w załączniku do austriackiego Rozporządzenia w sprawie efektywności energetycznej (EERV) obowiązuje od 29.06.2016 r., zatem nie uwzględnia ona aktualnie obowiązującej dyrektywy w sprawie efektywności energetycznej ani zalecenia Komisji z dnia 25 września 2019 r.dotyczącego transpozycji obowiązków oszczędności energii na podstawie tej dyrektywy.**Niemcy**Aby upowszechnić zastępowanie pojazdów spalinowych pojazdami elektrycznymi w Niemczech został przyjęty „Centralny Plan Infrastruktury Ładowania”. Zgodnie z nim docelowo ma powstać milion punktów umożliwiających ładowanie 10 mln pojazdów elektrycznych. W drugim kwartale 2021 r. ilość punktów ładowania przekroczyła 23 tys. sztuk.Przyjęty plan zakłada w szczególności odpowiednie ukierunkowanie finansowania, ulepszenie ram prawnych i aktywnej koordynacji działań między szczeblem federalnym, stanowym, lokalnym i przemysłowym. Plan zawiera następujące kluczowe punkty:* Instalację w ciągu najbliższych dwóch lat 50 tys. publicznych punktów ładowania. Przemysł motoryzacyjny miałby wnieść do 2022 roku 15 tys. publicznych punktów ładowania;
* Przeznaczenie 50 mln euro na prywatne punkty ładowania;
* Upowszechnianie punktów ładowania na parkingach dla klientów;
* Udostępnienie punktów ładowania na wszystkich stacjach paliw w Niemczech;
* Utworzenie „Krajowego Centrum Kontroli Infrastruktury Ładowania”;
* Uruchomienie przez branżę motoryzacyjną do 2030 r. 100 tys. punktów ładowania na własnych terenach i terenach partnerów handlowych;
* Zaangażowanie branży energetycznej w rozwój punktów ładowania.

Dodatkowo, w Niemczech funkcjonują programy finansowania „Lokalna Infrastruktura Ładowania”, dopłaty do prywatnych stacji ładowania, dopłaty do samochodów niskoemisyjnych, dopłaty do aut elektrycznych dla sektora zdrowia i opieki społecznej oraz regulacje podatkowe (w tym: podatek od pojazdów silnikowych, zwolnienie z opłat drogowych dla pojazdów wykorzystujących paliwa alternatywne). |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych  | Określenie sposobu realizacji obowiązku uzyskania określonego poziomu oszczędności energii |
| Sprzedawcy energii odbiorcom końcowym | 800 | Sprawozdanie z działalności Prezesa URE w 2018 r. (źródło: https://bip.ure.gov.pl/bip/o-urzedzie/zadania-prezesa-ure/sprawozdania/800,Sprawozdania.html ) | Określenie sposobu realizacji obowiązku uzyskania określonego poziomu oszczędności energii |
| Podmioty paliwowe  | 140 | URE (informacja nt. podmiotów paliwowych zarejestrowanych w bazach i rejestrach URE, które posiadają ważną koncesję) | Określenie sposobu realizacji obowiązku uzyskania określonego poziomu oszczędności energii |
| Sprzedawcy gazu ziemnego | 300 | BIP URE | Określenie sposobu realizacji obowiązku uzyskania określonego poziomu oszczędności energii |
| Dostawcy gazu i ciepła | Gaz (197 - koncesja, 102 - aktywne ) oraz ciepło (76 - koncesja na obrót ciepłem) | Jw. i URE: ENERGETYKA CIEPLNA W LICZBACH − 2018 | Określenie sposobu realizacji obowiązku uzyskania określonego poziomu oszczędności energii |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony na stronie Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248). Projekt zostanie przekazany do konsultacji podmiotom, które uczestniczyły w procesie konsultacji projektu ustawy o zmianie ustaw o efektywności energetycznej oraz niektórych innych ustaw:1. Organizacji Przemysłu i Handlu Naftowego,
2. Polskiej Izbie Paliw Płynnych,
3. Polskiej Organizacji Gazu Płynnego,
4. Polskiej Izbie Gazu Płynnego,
5. Izbie Gospodarczej Ciepłownictwo Polskie,
6. Izbie Gospodarczej Gazownictwa,
7. Energy Solution Sp. z o.o.,
8. Krajowa Agencja Poszanowania Energii S.A.,
9. Narodowa Agencja Poszanowania Energii S.A.,
10. Stowarzyszenie Producentów i Importerów Urządzeń Grzewczych,
11. Polska Organizacja Rozwoju Technologii Pomp Ciepła PORT PC.

Ze względu na zakres, projekt nie zostanie skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, zgodnie z ustawą z dnia 6 maja 2005 r. o Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz o przedstawicielach Rzeczypospolitej Polskiej w Komitecie Regionów Unii Europejskiej (Dz. U. poz. 759). Projekt nie dotyczy spraw, o których mowa w art. 1 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o Radzie Dialogu Społecznego i innych instytucjach dialogu społecznego (Dz. U. poz. 1240, z późn. zm.), w związku z czym nie podlega opiniowaniu przez Radę Dialogu Społecznego.Projekt nie wpływa bezpośrednio na prawa i obowiązki przedsiębiorców, ponieważ przepisy projektowanego rozporządzenia tworzą jedynie ramy techniczne i obliczeniowe dla systemu wprowadzonego ustawą. W związku z tym projekt rozporządzenia nie podlega opiniowaniu przez reprezentatywne organizacje związkowe lub organizacje pracodawców.Projekt nie będzie podlegał opiniowaniu, konsultacjom ani uzgodnieniom z organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym z Europejskim Bankiem Centralnym. Wyniki przeprowadzonych konsultacji publicznych zostaną zamieszczone na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w Raporcie z konsultacji. |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych**
 |
| (ceny stałe z …… r.) | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] |
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | *Łącznie (0-10)* |
| **Dochody ogółem** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| budżet państwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| JST | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Wydatki ogółem** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| budżet państwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| JST | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Saldo ogółem** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| budżet państwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| JST | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Źródła finansowania  | Brak. |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Projekt rozporządzenia nie ma wpływu na sektor finansów publicznych. Obowiązek w zakresie uzyskania oszczędności energii nakłada bowiem ustawa, przepisy projektowanego rozporządzenia tworzą jedynie ramy techniczne i obliczeniowe dla systemu wprowadzonego ustawą. |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**
 |
| Skutki |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | *Łącznie (0-10)* |
| W ujęciu pieniężnym(w mln zł, ceny stałe z 2018 r.) | duże przedsiębiorstwa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa | Brak wpływu |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw | Brak wpływu |
| rodzina, obywatele, w tym osoby starsze i niepełnosprawne oraz gospodarstwa domowe  | Brak wpływu |
| Niemierzalne | - |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń  | Projekt rozporządzenia nie wpływa bezpośrednio na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli w tym osoby starsze i niepełnosprawne i gospodarstwa domowe. Obowiązek w zakresie uzyskania oszczędności energii nakłada bowiem ustawa, przepisy projektowanego rozporządzenia tworzą jedynie ramy techniczne i obliczeniowe dla systemu wprowadzonego ustawą. |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**
 |
| [x]  nie dotyczy |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | [ ]  tak[x]  nie[x]  nie dotyczy |
| [ ]  zmniejszenie liczby dokumentów [ ]  zmniejszenie liczby procedur[ ]  skrócenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne: … | [ ]  zwiększenie liczby dokumentów[ ]  zwiększenie liczby procedur[ ]  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne: … |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.  | [ ]  tak[ ]  nie[x]  nie dotyczy |
| Komentarz:Przepisy ustawowe wprowadziły jedynie obciążenia bezwzględnie wymagane przez dyrektywę 2018/2002/UE, a przepisy projektowanego rozporządzenia tworzą jedynie ramy techniczne i obliczeniowe dla systemu wprowadzonego ustawą. |
| 1. **Wpływ na rynek pracy**
 |
| Brak wpływu. |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary**
 |
| [x]  środowisko naturalne[ ]  sytuacja i rozwój regionalny[ ]  sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe | [ ]  demografia[ ]  mienie państwowe[ ]  inne: … | [ ]  informatyzacja[x]  zdrowie |
| Omówienie wpływu | Projektowana regulacja stanowi element zmian ustawowych, które przyczynią się do poprawy stanu środowiska naturalnego i zdrowia dzięki przewidywanej redukcji emisji CO2 na poziomie niemal 128,6 mln ton.[[1]](#footnote-1) |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| Wraz z wejściem w życie przepisów rozporządzenia. |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Ustawa, będąca podstawą prawną do wydania przedmiotowego rozporządzenia, ma na celu wdrożenie dyrektywy 2018/2002/UE w sprawie efektywności energetycznej. Zgodnie z tą dyrektywą państwa członkowskie są zobowiązane do raportowania realizacji celu w zakresie efektywności energetycznej na rok 2030. Ocena efektów będzie dokonywana w ramach sprawozdań z realizacji Krajowego planu na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030. Biorąc pod uwagę powyższe oraz specyfikę projektu rozporządzenia w ocenie Ministerstwa Klimatu i Środowiska nie ma potrzeby dokonywania dodatkowej ewaluacji efektów projektowanej regulacji. |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
| Nie dotyczy. |

1. Szczegółowe szacunki zawarte są w Ocenie Skutków Regulacji projektu ustawy o zmianie ustawy o efektywności energetycznej oraz niektórych innych ustaw. [↑](#footnote-ref-1)